

inscription commémorative. L'église de Reckingen se distingue notamment par l'élégance des stucs de son plafond, l'harmonie de sa décoration de 1740, complétée par un orgue de la même époque. Nous eûmes le plaisir d'y entendre du Bach, joué par une jeune organiste valaisanne, Mlle Renée Chèvre.



A moins d'une portée de fusil du même village, se détache, blanche sur un vert mamelon, la chapelle de Saint-Antoine, peinte à fresque de médaillons du tirolien-conchard Pfefferlé. Elles représentent des scènes de pièces du théâtre religieux. On dirait un coffret, animé d'images où se mêleraient des réminiscences de Watteau et de Tiepolo : personnages de la comédie italienne curieusement transportés dans une vallée suisse des hautes Alpes.

Ces stations conchardes furent les dernières étapes d'une excursion de la *Murithienne*, qui avait débuté à Fiesch et gagné, par un chemin boisé dominant l'idyllique Fieschertal, les pâturages fleuris du Wilern et de Nessel, pour rejoindre le fond de la vallée à Niederwald. Cette échappée dans la nature et dans l'art trouva sa conclusion dans le palais de bois de M. Guillaume de Kalbermatten à Reckingen, qui nous ouvrit les trente pièces de son antique et monumental chalet, édifié en 1754 par l'architecte Taffiner, qui y employa toute une forêt. Sa façade monumentale s'ouvre sur un jardin rustique, fleuri de pivoinas, au centre du village et d'où part la charmante perspective d'une rue irrégulièrement bordée de vieux chalets brunis. La réception fut digne du logis.

Pierre GRELLET: **LES ROUTES CONDUISENT DANS LA PLAINE.**

Aspects de la vie contemporaine

Autrefois, les courants de la civilisation suivaient les côtes maritimes et le cours des fleuves, puis les routes, qui précédèrent le rail. Aujourd'hui, ils franchissent les obstacles naturels du sol, mais les populations continuent à se concentrer le long des voies de grand trafic. Plus précisément, dirait-on qu'elles recommencent à s'y grouper, dispersées qu'elles furent pour les besoins de la culture du sol.

Une des conséquences de l'ère industrielle est, on le sait, de vider les campagnes et de dépeupler les villages. La multiplication des communications facilite les rapports mutuels des humains et les pousse à s'agglomérer. Les hommes vivaient plus facilement dispersés quand ils vivaient dans le circuit fermé, déterminé par la géographie régionale. C'est moins poussés par des nécessités économiques qu'ils quittent leurs villages que parce qu'ils s'y ennuiant. Le temps viendra peut-être où les villages les plus délaissés ne seront plus habités que par les poètes et les artistes. En attendant, il en est beaucoup qui, désertés par leur population valide, deviennent des asiles de vieillards non reconnus par la prévoyance sociale.



Ce phénomène général des migrations peut s'observer sur un petit espace de terrain. Par un de ces derniers beaux dimanches, nous excursionnions dans la région de Loèche-la-Ville avec la *Murithienne*. A cent cinquante mètres au-dessus du Rhône, le vieux bourg fortifié hérisse les crêneaux de ses châteaux sur le flanc rocheux de la montagne.

Autour du massif clocher en forme de donjon, effilé en haute flèche de pierre, les toits forment leur essaim argenté, étagé sur la pente selon le dessin irrégulier des rues et des venelles. Au pied de l'antique chef-lieu du dizain, où le tribunal siège encore dans la résidence fortifiée des vidomes, s'étale la vallée comme un estuaire de verdure sorti de la foule des pins de la forêt de Finges.

Autour de l'ancien péage de la Souste, les maisons neuves s'étaient partout dans les damiers de leurs jardins. Sous les toits argentés du bourg, les habitants se raréfient. Ils quittent leurs demeures patrimoniales pour établir leurs toits rouges près de la route animée, à une portée de fusil des lieux où leurs générations se succédèrent. Pourtant, ils ne sont qu'à un bon quart d'heure de marche de la gare à laquelle les relie une bonne route et un chemin de fer. L'attrance de la plaine est la plus forte, ils veulent être reliés à la circulation. Ils se sentent démodés, hors du monde, sous leurs vieilles charpentes, qui ont bravé les siècles.

A quelques lieues de là, le palais alpestre des Stockalper porte la devise de ses constructeurs : *nihil solidum nisi solum* : rien n'est plus solide que le sol. Que deviendra notre sol quand nos montagnes seront dépeuplées, quand la vie se retirera des hauts lieux ?

Il y a dix ans encore, on gagnait par un sentier que les pins sylvestres jonchaient de leurs aiguilles et de leurs pommes écailleuses des

villages haut perchés au-dessus de la vallée. Ils portent des noms écailleux eux aussi: Erschmatt, Engersch, Jeizinen. Leurs chalets noirs à fenêtres menues abritaient une petite population sédentaire, occupée à la culture des champs de seigle dont les terrasses s'étendent au-dessus des mélèzes dans un terrain si sec et si pauvre qu'il ne peut être ensemencé que tous les deux ans. Ces hameaux ont encore leurs chapelles, qui ne sont plus desservies que certains dimanches d'été. Ils subissent l'effet des migrations, de ce qu'on pourrait appeler la descente généralisée des alpages. Ils deviennent des villages de mayens, où l'on ne monte plus que pour engranger les récoltes.

Pourtant, le vieux sentier est remplacé depuis quelques années par une route carrossable. Les piétons y sont délicieusement à l'aise, car elle est déserte de tout véhicule. Elle n'a pas empêché les habitants de suivre le mouvement descendant sans pensée de retour.

Les routes, elles aussi, ont leur vie et leur mort. La sève cesse de monter aux extrémités de leurs ramures; elle se concentre dans les plus grosses branches; ce n'est pas toujours en pratiquant de nouvelles boutures qu'on vivifie les parties les plus éloignées du tronc.



Mais il faut marcher avec son temps. Les fleuves ne remontent pas leur cours. Il est dans l'esprit contemporain que notre réseau routier soit mieux adapté à ce que le progrès de la technique demande de lui. Une initiative se propose de donner à la Confédération des pouvoirs nouveaux pour améliorer les conditions de la circulation. Les cantons cesseront d'être souverains de leurs routes. Après la nationalisation des chemins de fer, la nationalisation des routes. A la Confédération incombera l'entretien des routes cantonales améliorées par elle et la construction d'autoroutes et de secteurs complémentaires. Par ce moyen, on nous engage à nous mettre au pas, afin d'éviter que notre pays, épine dorsale de l'Europe, ne soit contourné par le tourisme comme un récif inhospitalier.

Il est certain que le duel de la route et d'un sol particulièrement bosselé, comme le nôtre, est générateur de nombre d'accidents. Toutefois, on peut se demander si la Fédération routière suisse, qui assume la responsabilité technique de la route nouvelle ne rendrait pas notre pays plus accueillant aussi aux motorisés en entreprenant une œuvre éducative. Récemment, à l'assemblée annuelle des hôteliers vaudois, un éminent spécialiste des questions routières, Me Edm. Gay, signalait un « travers spécifiquement helvétique »: le manque de courtoisie

et d'égards, l'égoïsme et l'agressivité dont font preuve les usagers de la route sur notre territoire.



Préparons-nous donc à une modification nouvelle de nos paysages qui seront striés plus que jamais par les sillons routiers, nervures multipliées sur un espace exigu. Au-dessus de nos sites si souvent violés dans leur intimité, se tend un réseau toujours plus dense de lignes à haute tension, supportées par les bras de fer des pylônes. Une région d'Argovie s'est vigoureusement, mais vainement défendue contre une telle invasion de son territoire par une conduite aérienne qui, partant de Riddes et de Fionnay, transportera, par le Sanetsch, à travers tout le plateau suisse, l'énergie électrique du Valais jusqu'à la frontière allemande. On lui a répondu que le mal pourrait être en quelque mesure neutralisé en coordonnant le tracé de ces câbles aériens avec celui de l'autoroute, projetée dans cette partie du canton. On ne nous dit pas ce que le tourisme pense de cette séduisante perspective.

Pour le reste, un expert, choisi dans le corps professoral de l'Ecole polytechnique de Zurich, a démontré péremptoirement que nous devons faire le sacrifice d'une partie de nos beautés naturelles pour satisfaire à nos besoins croissants en énergie électrique. C'est la rançon de notre prospérité. Tout doit être subordonné au « planisme rationnel et à longue portée du réseau suisse de haute tension ». Nous devons strier nos vallées et nos montagnes de nouvelles avenues de pylônes pour ne rien perdre de ce qui peut être utilisé.

Ne rien perdre ? On reste perplexe devant de telles affirmations. Il est des certitudes affreuses.

Hans GASCHEN: INSCRIPTIONS — SOUVENIRS DE LA TRAGIQUE JOURNÉE DU 10 JUIN 1818

Le touriste, qui dédaigneux des transports rapides, renonce à l'autocar Sembrancher-Lourtier-Fionnay pour remonter la Vallée de Bagnes, éprouve un bienfaisant repos de l'esprit. Cette satisfaction est complétée par les multiples « riens » qu'il découvre à chaque instant et dont la résultante lui fait aimer un peu plus encore cette Nature valaisanne où il trouve l'antidote aux toxines de la vie moderne trépidante et factice. Ce repos, je le ressentais en remontant par une belle matinée